

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11) Veröffentlichungsnummer:

0 258 642
A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 87111063.1

(51) Int. Cl. 4: **B60R 21/02**

(22) Anmeldetag: 30.07.87

(30) Priorität: 31.07.86 DE 3625940

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
09.03.88 Patentblatt 88/10(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT SE

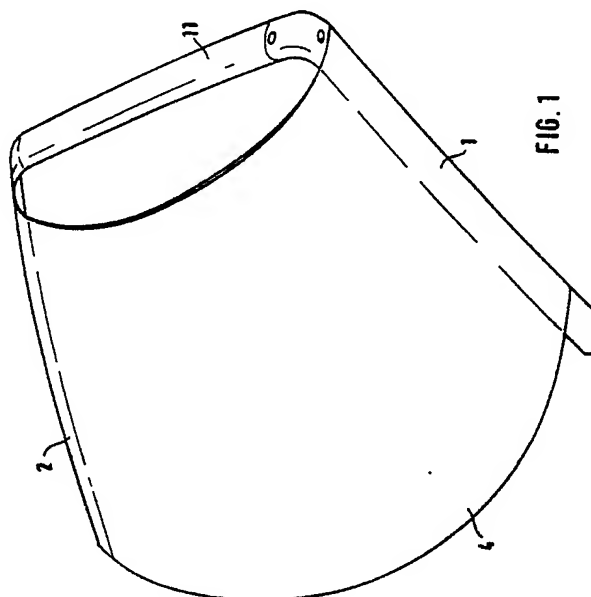
(71) Anmelder: **BAYERISCHE MOTOREN WERKE**
Aktiengesellschaft
Postfach 40 02 40
D-8000 München 40(DE)

(72) Erfinder: **Lagaay, Harm**
Schmidtschneiderstrasse 6
D-8036 Herrsching(DE)
Erfinder: **Pregl, Alexander, Dipl.-Ing.**
Lauthstrasse 14
D-8000 München 50(DE)
Erfinder: **Juenger, Dieter, Ing. grad.**
Welfenstrasse 8 a
D-8011 Poing(DE)

(74) Vertreter: **Draeger, Karlfried**
Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft Postfach 40 02 40
Petuelring 130 - AJ 36
D-8000 München 40(DE)

(54) **Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, mit offenem Aufbau und Überrollschutzbügel.**

(57) Bei einem Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, mit offenem Aufbau, Überrollschutzbügel und einem eine Frontscheibe (4) aufnehmenden Frontscheibenrahmen (3), dessen Seiten jeweils von einem vorderen, schräg nach hinten ansteigenden Karosseriepfo-
sten (A-Säule) (1,2) gebildet sind und der obere Frontscheibenrahmenteil (9), der die oberen Enden der vorderen Karosseriepfo-
sten miteinander verbindet, in einem nach vorne gewölbten Bogen verläuft, sind die oberen Enden der vorderen Karosseriepfo-
sten zusätzlich durch einen Querträger (11) miteinander verbunden, der zu-
mindest annähernd in der von den vorderen Karosseriepfo-
sten (1,2) definierten Ebene verläuft. Durch den Querträger (11) wird eine Erhöhung der Steifigkeit des Fahrzeugaufbaus, insbesondere im vorderen Fahrzeugbereich, erreicht.



EP 0 258 642 A1

Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, mit offenem Aufbau und Überrollschutzbügel

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Bei einem bekannten Kraftfahrzeug dieser Art ist der Überrollschutzbügel hinter den vorderen Seitentüren angeordnet (DE-OS 31 27 525, DE-OS 32 35 148). Diese Anordnung läßt die vordere Partie des Kraftfahrzeugs weitgehend unverstärkt.

Der Erfindung liegt in erster Linie die Aufgabe zugrunde, ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art zu schaffen, dessen Aufbau im vorderen Bereich verhältnismäßig steif ausgebildet ist.

Die Lösung dieser Aufgabe ist im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegeben. Durch sie wird mit einfachen Mitteln erreicht, daß die vorderen Karosseriepfeiler (A-Säulen) an ihren oberen Enden in einer für den Kraftfluß günstigen Weise miteinander verbunden sind, so daß sich eine im vorderen Fahrzeugbereich verhältnismäßig steife Karosserie ergibt. Darüber hinaus wird erreicht, daß nach hinten weisende Ecken an den oberen Enden der Karosseriepfeiler, die sich etwa in Höhe des Kopfes einer ein- oder aussteigenden Person befinden, nicht vorhanden sind, wie sie bei herkömmlichem Aufbau an dem bekannten Kraftfahrzeug gegeben sind und mit denen eine gewisse Verletzungsgefahr verbunden ist. Ferner ist bei dem erfindungsgemäßen Aufbau bei Einsatz eines Fahrzeugdaches in einfacher Weise eine einwandfreie Abdichtung der an den oberen Enden der vorderen Karosseriepfeiler zusammentreffenden Teile möglich. Außerdem wird eine stilistisch ansprechende Gestaltung erzielt.

Es ist zwar bekannt, einen Überrollschutzbügel im Bereich der Frontscheibe vorzusehen (DE-GM 84 06 461). Der bekannte Überrollschutzbügel ist jedoch als gesondertes Bauteil neben den vorderen Karosseriepfeiler angeordnet und liegt mit seinem oberen Teil an diesen und an dem oberen Teil des Frontscheibenrahmens an, um diesen abzustützen.

Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen gekennzeichnet.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung schematisch dargestellt, und zwar zeigt

Fig. 1 die durch einen Querträger miteinander verbundenen vorderen Karosseriepfeiler mit Frontscheibe eines Kraftfahrzeugs in Schrägansicht,

Fig. 2 einen Schnitt durch die Einrichtung nach Fig. 1 in der Fahrzeuglängsmittlebene und

Fig. 3 einen Schnitt nach der Linie III-III der Fig. 2.

Ein linker vorderer Karosseriepfeiler 1 und ein rechter vorderer Karosseriepfeiler 2 eines nicht weiter dargestellten sportlichen zweisitzigen Personenkraftwagens (Kabriolett) sind in üblicher Weise - schräg von vorne nach hinten ansteigend geneigt angeordnet. Sie bilden Seitenteile eines Frontscheibenrahmens 3, der eine Frontscheibe 4 aufnimmt. Diese ist nach vorne gewölbt ausgebildet und verläuft in ihrem mittleren Bereich flacher als die beiden vorderen Karosseriepfeiler 1, 2. Ein unterer Teil 5 des Frontscheibenrahmens 3 ruht in Höhe der Brüstung 6 der nur angedeuteten Fahrzeugseitentür 7, die eine versenkbare Fenster-scheibe 8 aufweist, auf dem Fahrzeugvorbau. Der obere Teil 9 des Frontscheibenrahmens 3 spannt sich in einem nach vorne gewölbten Bogen von dem oberen Ende des linken vorderen Karosseriepfeilers 1 zu dem oberen Ende des rechten vorderen Karosseriepfeilers 2. Der mittlere Bereich des oberen Teils 9 des Frontscheibenrahmens 3 liegt geringfügig höher als die beiden seitlichen Bereiche dieses Rahmentails. Dieses kann jedoch auch eine andere Neigung aufweisen oder in einer waagrecht liegenden Ebene verlaufen. Es ist verhältnismäßig klein und leicht, jedoch ausreichend stabil, um den Anforderungen zur inneren Sicherheit bei einem Frontalaufprall zu genügen, ausgebildet und bildet eine Regenrinne für ein aufsetzbares Fahrzeugdach 10 oder faltverdeck.

Die oberen Enden der beiden vorderen Karosseriepfeiler 1, 2 sind zusätzlich durch einen Querträger 11 miteinander verbunden, der in der von den beiden vorderen Karosseriepfeiler 1, 2 definierten Ebene verläuft. Der Querträger 11 ist der Kontur des aufsetzbaren Fahrzeugdaches 10 oder faltverdecks entsprechend leicht nach oben gewölbt ausgebildet, kann aber anders als bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel auch gerade verlaufen.

Der Querträger 11 ermöglicht in erheblichem Maße einen Kraftfluß über die vorderen Karosseriepfeiler 1, 2. Dies bewirkt vor allem eine hohe Steifigkeit des Fahrzeugaufbaus, und zwar insbesondere im vorderen Fahrzeugbereich, und damit eine verhältnismäßig hohe Sicherheit der Fahrzeuginsassen vor nachteiligen Unfallfolgen.

Der Querträger 11 weist zweckmäßigerweise einen Querschnitt auf, der dem der vorderen Karosseriepfeiler 1, 2 entspricht. Er kann unterschiedlich ausgebildet sein, beispielsweise aus Blechprofilen, aus einem Aluminiumstrangpreßprofil oder aus Stahlrohr gebildet sein. Der Übergang von einem vorderen Karosseriepfeiler 1, 2 zu dem Querträger 11 erfolgt zweckmäßigerweise gerundet, wie in Fig. 1 dargestellt, kann aber auch -

scharfkantig erfolgen. Selbst bei scharfkantigem Übergang ist eine nach hinten weisende Ecke nicht vorhanden, so daß das Verletzungsrisiko relativ gering ist und sich eine stilistisch ansprechende Form ergibt, die darüber hinaus einen günstig gestalteten Dichtungsverlauf ermöglicht.

Der Querträger 11 kann mit den vorderen Karosseriepfo-
sten 1, 2 einstückig ausgebildet sein. Er kann aber auch als gesondertes Teil, z.B. durch Schweißen oder Schrauben, fest oder lösbar unmittelbar mit diesen verbunden sein. Es ist jedoch auch eine Verbindung durch Verbindungs-
Eckstücke möglich, wie es in Fig. 1 gezeigt ist.

Vordere Karosseriepfo-
sten 1, 2 und Querträger 11 bilden gemeinsam ein Hauptbauteil, an das der obere Teil 9 des Frontscheibenrahmens 3 angesetzt ist. Das obere Teil 9 des Frontscheibenrahmens 3 kann in beliebiger Weise an den vorderen Karosseriepfo-
sten 1, 2 befestigt, beispielsweise angeschraubt oder angeschweißt, sein.

Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel weist der Querträger 11 einen strömungsgünstigen Querschnitt auf. Er wirkt damit bei geöffnetem Fahrzeugdach als Luftleitelement, das die über die Oberkante der Frontscheibe 4 hinwegströmende Luft weiterführt und dadurch dazu beiträgt, den Fahrzeuginnenraum weitgehend zugfrei zu halten.

Bei abgenommenem Fahrzeugdach bzw. geöffnetem Verdeck kann der Querträger 11 zudem als Haltegriff beim Ein- und Aussteigen benutzt werden.

Die Erfindung eignet sich sowohl zum Einsatz bei der serienmäßigen Herstellung von Neufahrzeugen als auch zum nachträglichen Fahrzeugumbau. Sie ist besonders bei Fahrzeugen vorteilhaft, die im hinteren Bereich keinen Überrollschutzbügel aufweisen, ist aber auch bei Fahrzeugen nützlich, die im hinteren Bereich mit einem Überrollschutzbügel versehen sind.

Bezugszeichenliste

- 1 Karosseriepfo-
sten, vorderer (links)
- 2 Karosseriepfo-
sten, vorderer (rechts)
- 3 Frontscheibenrahmen
- 4 Frontscheibe
- 5 unterer Teil des Frontscheibenrahmens
- 6 Brüstung
- 7 Fahrzeugseitentür
- 8 versenkbare Fensterscheibe
- 9 oberer Teil des Frontscheibenrahmens
- 10 aufsetzbares Fahrzeugdach
- 11 Querträger

Ansprüche

1. Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, mit offenem Aufbau, Überrollschutzbügel und einem eine Frontscheibe aufnehmenden Frontscheibenrahmen, dessen Seiten jeweils von einem vorderen, schräg nach hinten ansteigenden Karosseriepfo-
sten gebildet sind und dessen oberer Teil, der die oberen Enden der vorderen Karosseriepfo-
sten miteinander verbindet, in einem nach vorne gewölbten Bogen verläuft,

dadurch gekennzeichnet,

daß die oberen Enden der vorderen Karosseriepfo-
sten (1, 2) zusätzlich durch einen Querträger (11) miteinander verbunden sind, der zumindest annähernd in der von den vorderen Karosseriepfo-
sten (1, 2) definierten Ebene verläuft.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Querträger (11) einen Querschnitt aufweist, der dem der vorderen Karosseriepfo-
sten (1, 2) entspricht.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Querträger (11) als Luftleitelement ausgebildet ist.

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Querträger (11) als Haltegriff ausgebildet ist.

5. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Querträger (11) mit den vorderen Karosseriepfo-
sten (1, 2) einstückig ausgebildet ist.

40

45

50

55

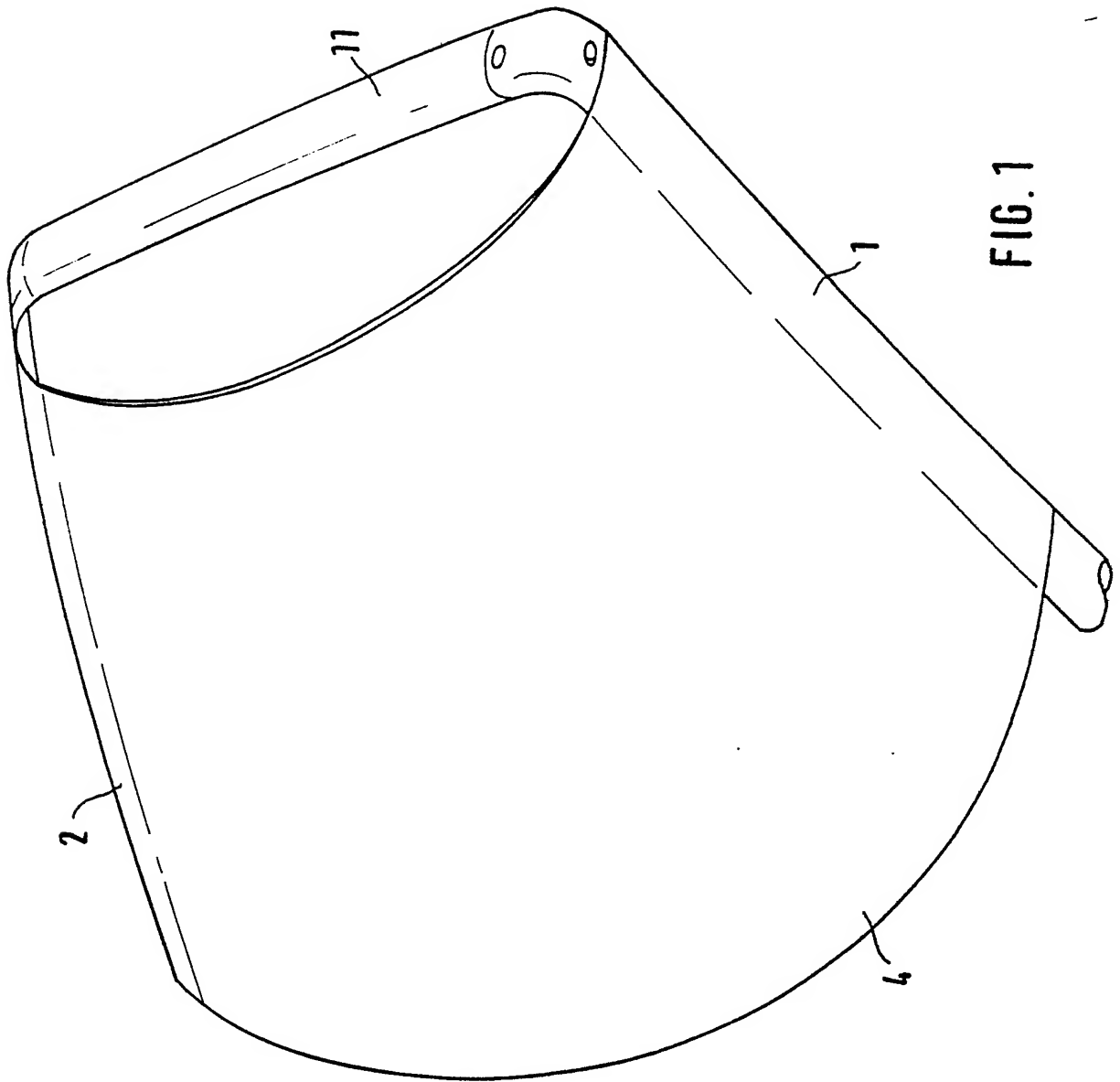
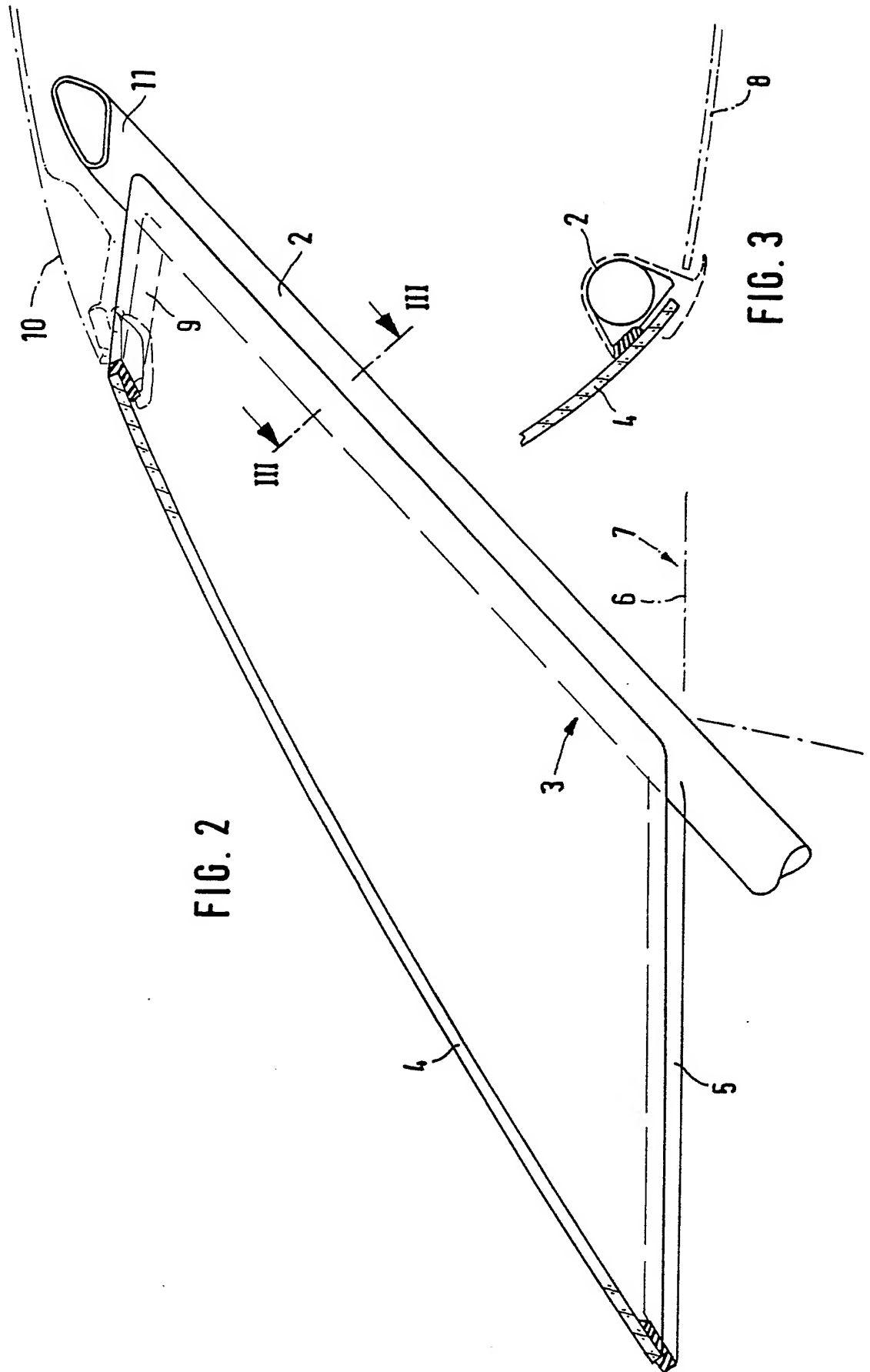


FIG. 1





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
A	FR-A-2 563 173 (DAIMLER-BENZ) * Seite 2, Zeilen 14-29 *	1	B 60 R 21/02
A	--- GB-A-1 162 627 (PORSCHE) * Figur 2; Seite 2, Zeilen 74-89 *	1	
D,A	--- DE-U-8 406 461 (ELLER) * ganzes Dokument *	1	
A	--- AT-B- 265 039 (JARMUFEJLESZTESI INTEZET) * Seite 2, Zeilen 1-5; Figur 1 *	1,5	
A	--- GB-A-2 127 360 (FORD) * ganzes Dokument *	3	
P,A	--- EP-A-0 189 819 (BMW) * ganzes Dokument *	1,5	

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 21-10-1987	Prüfer STANDRING M A
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

PUB-NO: EP000258642A1
DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 258642 A1
TITLE: Motor vehicle, more particularly motor car, with open bodywork and roll-over protection bar.
PUBN-DATE: March 9, 1988

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
LAGAAY, HARM	N/A
PREGL, ALEXANDER DIPL-ING	N/A
JUENGER, DIETER ING GRAD	N/A

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	DE

APPL-NO: EP87111063
APPL-DATE: July 30, 1987

PRIORITY-DATA: DE03625940A (July 31, 1986)

INT-CL (IPC): B60R021/02

EUR-CL (EPC): B60R021/13

US-CL-CURRENT: 280/756

ABSTRACT:

1. A motor vehicle, more particularly a passenger car with an open body and a front window frame (3) receiving a front window (4), each side of the frame being formed by a front A-column sloping upwards to the rear, and the top part of the frame, which joins the top ends of the front A-columns, extending in a convex arc in front, characterised in that the top ends of the front A-columns (1, 2) are additionally connected by a transverse member (11) which extends at least approximately in the plane defined by the front A-columns (1, 2).